



**Актуализиран Интегриран национален план „Енергетика и климат“  
(ИНПЕК)**

[линк към консултацията](#)

**Информация**

**Откриване / Приключване:** 13.06.2024 г. - 26.06.2024 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #10384-K

**Област на политика:** Архив - Енергетика

**Тип консултация:** ---

**Вносител:** Министерство на енергетиката

**Тип носител:** Национално

---

Министерствата на енергетиката и на околната среда и водите предлагат за обществени консултации актуализиран Интегриран национален план „Енергетика и климат“ (ИНПЕК). Проектът отразява по-високите цели, поставени с Европейската зелена сделка и Европейския закон за климата, Пакета „Готови за 55“, Плана REPowerEU, както и последния доклад за България в рамките на Европейския семестър. Документът определя националните цели по петте измерения на плана до 2030 г. – декарбонизация, енергийна ефективност и сигурност, вътрешен енергиен пазар, както и научни изследвания, иновации и конкурентоспособност. Предвидени са подходящи политики и мерки за постигане на декарбонирана, устойчива и гъвкава енергийна система по разходоефективен начин, при отчитане на националните особености и нуждата от осигуряване на целенасочени мерки и стимули за постигане на амбициозните европейски климатични цели до 2050 г. Стимулиране на нисковъглеродното развитие на икономиката, както и конкурентоспособна и сигурна енергетика са сред основните цели в областта на енергетиката, заложи в ИНПЕК. Планът цели също повишаване на енергийната ефективност, намаляване на въглеродните емисии и на зависимостта от внос на горива и енергия, както и гарантиране на енергия на достъпни цени за всички потребители. До 2030 г. България трябва да постигне 34.48% дял на енергията от възобновяеми източници в брутното крайно потребление на енергия, е предвидено в актуализирания ИНПЕК. За сектор електрическа енергия този дял е 55.51%. Коментари, мнения и препоръки по предложения проект могат да се изпращат в 14-дневен срок на следния имейл адрес: [nescr@me.government.bg](mailto:nescr@me.government.bg)

## Отговорна институция

### Отговорна институция

#### Министерство на енергетиката

Адрес: София, София, ул. Триадика 8

Електронна поща: e-energy@me.government.bg

## Документи

### Пакет основни документи:

[Интегриран национален план "Енергетика и климат" \(ИНПЕК\) - вер. 1.0 | 13.06.2024](#)

---

### Консултационен документ:

---

### Справка становища:

---

## Коментари

**Автор:** Николай Гелов (25.06.2024 13:53)

Железопътен транспорт

На стр. 185 се говори за доставка на бордово оборудване за 108 електрически локомотива и мотрисни влака. В същото време има подписани партньорски споразумения за монтиране на такова оборудване на общо 89 возила (65 локомотива и 24 мотрисни влака). Ето защо е необходимо да се коригира числото в ИНПЕК.

**Автор:** Николай Гелов (25.06.2024 13:51)

Сектор Енергетика

На стр. 172, в т. 4 се говори за „планиране на приоритетни зони за ускорено развитие на енергийни обекти за производство на електрическа енергия от вятърна енергия”.

По тази точка имам следните коментари:

1. В последното изречение от първия абзац се говори за „...реконструкция и въвеждане в експлоатация на обектите за производство на енергия от **възобновяеми източници**, както и за ...”. Предлагам израза „възобновяеми

източници” да се замени с „вятърна енергия”, за да се избегне двусмислено тълкуване, и да става ясно, че се имат предвид обекти за производство на електрическа енергия конкретно от вятърна енергия, както е посочени и в заглавието на точка 4.

2. В точка 4 е посочено, че издаването на всички необходими административни разрешения се издават в срок до една година. Като в същия срок се включва и срокът за извършване на ОВОС съгласно чл. 92 от ЗООС и на оценка за съвместимост по чл. 31, ал. 1 от ЗБР. Моля да се уточни от кой момент започва да тече този срок.

В т. 6 се цитира Наредба № РД-02-20-3 от 9.11.2022 г. за техническите изисквания към енергийните характеристики на сгради. Но в същото време има друга наредба с идентично означение (РД-02-20-3), която е от 21.12.2015 г. Моля да се предприемат мерки да се промени означението на поне една от двете наредби, така че да няма дублиране.

В т. 9 се говори за „рециклирани въглеродни горива”. Моля да се поясни значението на този термин, защото по принцип, когато едно гориво изгори, след това не може да се регенерира (възстанови).

**Автор:** БСК Пресцентър (25.06.2024 12:09)

Становище на БСК

Становището на БСК е публикувано на адрес <https://www.bia-bg.com/standpoint/view/33097/>

**Автор:** Николай Гелов (25.06.2024 11:30)

Мерки за намаляване на парниковите газове в индустриалния сектор

### **Коментар към мярка ИП8**

Не става ясно защо вместо официалния термин „флуорсъдържащи парникови газове” се използва „флуорирани парникови газове”.

### **Коментари към мярка ИП11**

1. Не става ясно защо изобщо трябва да има разрешителен режим за слънчеви топлинни технологии. Нека се даде пояснение за това.

2. Да се поясни за кои наземни и офшорни възобновяеми технологии става въпрос. Защото има понятие „възобновяеми енергийни източници (ВЕИ)”, но за понятие „възобновяеми технологии” чувам за пръв път.

3. Да се поясни какво се има предвид под „мрежови технологии”. Защото не се разбира дали става въпрос за електрически (за пренос и/или разпределение на електрическа енергия) мрежи или за компютърни (информационни) мрежи. А може да се имат предвид и някакви мрежови технологии за улов на риба.

### **Коментари към мярка ИП13**

1. Да се поясни какво означава „водороден електротранспорт“.
2. Да се обясни защо въвеждането на „водородния електротранспорт“ не може да започне с градския транспорт, за който отговарят частни транспортни оператори, с оглед на това, че има общини, в които градският транспорт е предоставен на концесия.

### **Коментари към мярка ИП21**

1. Да се посочи ясно кой трябва да бъде насърчен да използва ядрена енергия за производство на електрическа енергия. Защото в страната има само една АЕЦ и добиваната от нея електрическа енергия и в момента се използва на 100 %. А инвестицията в нова ядрена мощност едва ли е по силите на когото и да било български предприемач.
2. Да се посочи ясно кой трябва да бъде насърчен да използва ядрена енергия за производство на топлинна енергия. Може би някое топлофикационно дружество, например това в столицата. В такъв случай е добре да се обясни и какво трябва да се прави с ядрената енергия извън отоплителния сезон.

**Автор:** Николай Гелов (25.06.2024 11:25)

Мерки за адаптация, които имат принос към декарбонизацията

### **Коментари към мярка ТА1 и мярка ТА2**

1. Двете мерки са насочени към повишаване на устойчивостта на пътната и на железопътната мрежи срещу неблагоприятни природни фактори. Но не става ясно защо в едната мярка се използва понятието „екстремни метеорологични явления“, а в другата мярка се говори за „екстремни климатични събития“. Ако става въпрос за едни и същи явления/събития, логично е в двете мерки да се използва една и съща терминология. Но ако има разлика между климатични събития и метеорологични явления, нека да се посочи ясно в какво се състои тя.
2. В двете мерки се говори за „укрепване на устойчивостта“, което предполага, че става въпрос за възстановяване и поддържане на нивото на устойчивост съобразно стандартите, валидни към датата на проектиране и изграждане на съответните пътища. Но е по-логично да се търси повишаване на нивото на устойчивост съобразно съвременните стандарти за проектиране и строителство на пътища.

В този смисъл нека да се поясни защо не се цели повишаване на устойчивостта, а само нейното укрепване.

## **Коментар към мярка ТАЗ**

Да се поясни какво означава „редовно актуализиране“. Защото една норма е актуална, докато е в законна сила.

**Автор:** Николай Гелов (25.06.2024 11:23)

Мерки с косвен ефект върху намалението на емисии на ПГ

## **Коментари към мярка Т14а**

1. Не става ясно как точно ще се улесни информираният избор на транспортно превозно средство.
2. Не става ясно защо се използва понятието "транспортно превозно средство" вместо само "превозно средство". Защото по принцип едно превозно средство се използва именно за транспорт (на пътници и/или товари). Ако има "нетранспортни" превозни средства, нека да се поясни кои са те, за да се прави ясно разграничение между тях и "транспортните" превозни средства.

## **Коментар към мярка Т15а**

Да се поясни какво представлява тази мярка и най-вече да се посочи каква е разликата между нея и мярка Т17а, която е озаглавена по същия начин.

## **Коментар към мярка Т16а**

Да се поясни какво означава "преструктуриране на градските улици" и да се посочи ясно и недвусмислено дали преструктурирането ще засегне улиците в селата и другите селищни образувания, различни от град.

## **Коментари към мярка Т19а**

1. Да се обясни как налагането на ограничения върху вноса на употребявани превозни средства няма да засегне една от четирите основни свободи на движение в Европейския съюз, а именно - свободата на движение на стоки.
2. Да се обясни защо „предотвратяване на „изхвърлянето“ на стари дизелови превозни средства на българския пазар“ не може да се постигне с други мерки, например чрез данъчни стимули, а единствено чрез налагане на ограничения върху вноса на употребявани превозни средства.
3. Да се поясни дали ще има ограничаване на вноса на нови (неупотребявани) превозни средства с екологична категория под Евро 4.

## **Коментари към мярка Т20а**

1. Да се поясни какво означава „отнемане на регистрацията“ и защо се използва това понятие, а не утвърденото в българското право „прекратяване на регистрацията“.

2. Да се обясни защо се предлага „отнемане на регистрацията“ вместо съществуващата и в момента възможност за налагане на принудителна административна мярка „временно спиране от движение“ по чл. 171, т. 2 от ЗДвП.

**Автор:** един много (24.06.2024 20:01)

Отмяна забраната на внос на автомобили! Въвеждане на категория класически автомобил!

Съжалявам, но коментара няма да е издържан в добрия тон!

НЕДОУМЯВАМ КОЛКО МЕНТАЛНО ОЩЕТЕН ТРЯВА ДА СИ, за заложиш в плана забрана на внос на автомобили!!! Значи никой от нас няма право да закупи внесе и притежава или търгува с класически автомоби ли?!!!

Що за гнусна пасмина сте зелените идиоти!!!

Кое замърсява повече - един стар автомобил с километраж от 2-3 хил км или едни нов с 20-30 хиляди?!!! Защо само в България няма дефиниция за класически автомобили?!!! Защо предлагате мерки изцяло откъснати от всички свързани с тематиката сектори?!!!

Кои сте вие да промените модела и да отхвърляте притежанието на автомобил за сметка на "мобилната услуга"!!!! Вие в провинцията стъпвали ли сте да видите как се живее без атвомобил и достъп до какви какви мобилни услуги има?!!!

Изтрийте незабавно тия текстове иначе започваме организиране на гражданско неподчинение!!!! Правете черен живот на някой зелен олигофрен!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

**Автор:** Emil Mihaylov (15.06.2024 10:38)

Проект за пълна замяна на въглищата и газа в ТЕЦ-овете със стерилно-чиста инженерна биомаса

Институтът за Биомаса и Биогорива - ИББ - София - [ibb.alle.bg](http://ibb.alle.bg) предлага проект за пълна замяна на въглищата и газа в ТЕЦ-овете с възобновяема, стерилно-чиста, 100% карбон-неутрална, свръхбързорастяща инженерна биомаса (SGB) - [biomass.alle.bg](http://biomass.alle.bg) , отглеждана на място, в двора на ТЕЦ-а, от свръхбързорастящи организми и биосистеми, консумиращи единствено и само CO2 от въздуха - или от комина на ТЕЦ-а, и рециклирана вода, на почти нулева себестойност. SGB е не само перфектно, чисто, висококалорично (6kW/kg) зелено гориво сама по себе си, но и суровина за

добив на редица видове чисти и свръхевтини биогорива като биогаз, биометан, биоводород, биодизел, офо-гориво - ofomobile.alle.bg, пелети, брикети, кокс-биовъглен, както и на редица видове храни, фуражи, торове, влакна, биополимери, биомедикаменти и др.

През 2025-26г. стартираме проекта SGB, съвместно с партньори от САЩ и Италия, със старта на строителството върху 2 дка в ИЗ-Божурище, на първата в света 50м висока пилотна инсталация - Вертикална Аквапонна Ферма, за добив в биореактори върху многоетажни рото-рафтове, на над 5,000 тона суха SGB на ден.

Под 0,1% от добитата биомаса ще отива за добив на топло- и ел. енергия за покриване на собствените енергийни нужди на В-Фермата.

След успешния старт на тази инсталация възнамеряваме да изградим още над 50 други подобни - но много по-големи, из цялата страна, с приоритет изостаналите и опустяващи региони като Северозапада, Странджа-Сакар и др., за производство и експорт на милиони тонове зелени горива и храни, генериращи гигантски приходи.

ibb-bg@abv.bg

## История

**Начало на обществената консултация - 13.06.2024**

**Приключване на консултацията - 26.06.2024**

**Справка за получените предложения**

Справка или съобщение.